



しあわせ信州

# 第3回 長野県公共交通活性化協議会 佐久地域別部会 説明資料

---

令和4年9月9日  
長野県企画振興部  
交通政策課

## 1. 地域公共交通計画について

## 2. 幹線公共交通ネットワークの構築について

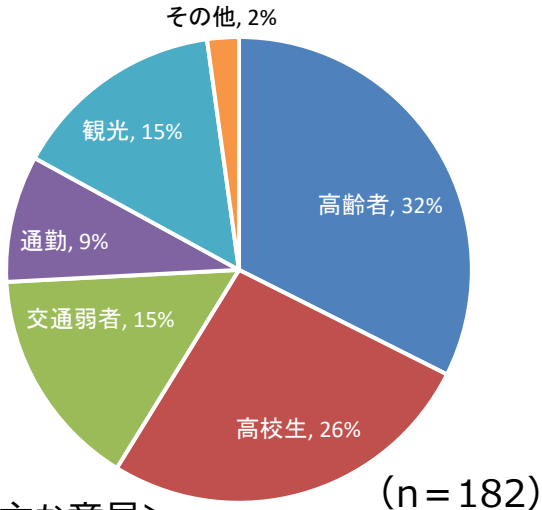
# 1. 地域公共交通計画について

---

# 第2回地域別部会での意見集約

## 公共交通で支える暮らしとは

自家用車を自力で運転できない**高齢者、高校生、(障がい者等を含めた)交通弱者**を支えるべきという意見が**約7割**を占める

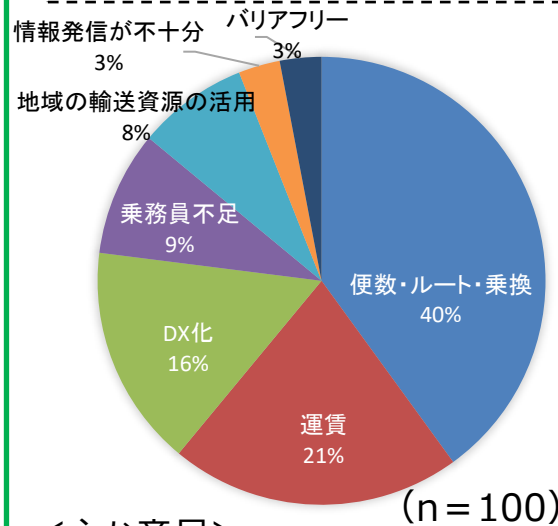


### <主な意見>

- 車を手放したときに、買い物や通院に利用できる移動手段を確保できるかどうかは差し迫った課題（長野県シニアクラブ連合会）
- 上田市のアンケートでは、高校生の5割強が保護者の運転する車で通学しているという結果が出た。公共交通がしっかりしていれば、このような結果にはならない（名古屋大学 福本客員准教授）

## 現状とのギャップ

**便数・ルート、運賃等の水準が十分でない**という意見が**約6割**を占める



### <主な意見>

- 利用者が減少して減便、運賃値上げが繰り返されるという悪循環が続き、十分なサービスが提供できていない。ICカードやバスロケーションシステムなどで利便性を向上させていきたい。（アルピコ諏訪）
- 民間事業では利用状況や採算を重視して便数などを調整するため、すべての利用客が満足いくものは難しい。（長野電鉄）

## 関係者の役割分担

### 【県と市町村】

県 … 市町村を越える広域的な移動「軸」を支えるべき  
市町村…全体をカバーする「面」を支えるべき

### 【行政と事業者】

行政…路線のルートやサービス水準の設定  
事業者…安全安心な運行を提供

### <主な意見>

- 市町村で広域的な政策、方向性を打ち出すのは限界がある。県である程度の統一した方向性を示し、調整機能を担って欲しい。（須坂市）
- 自治体は公共交通のネットワークおよび提供するサービスの設計を行うとともに、その維持が役割になるとされる場合が多い。事業者は安全安心、快適な運行を行うとともに、利用状況の課題を自治体等と情報共有することになる。（長野高専柳澤教授）

# 長野県地域公共交通計画における取組の方向性

## 【取組の方向性】

自家用車に頼ることのできない者の移動手段を確保する。特に、県内どこに住んでいても、大きな不便なく公共交通を利用して、医療機関や高等学校に通院・通学できる環境を目指す。

また、公共交通機関で来県した観光客が目的地まで行く際に円滑に移動できる環境を整備する。

## <ご発言いただきたいポイント>

- ◎ 各市町村の交通政策（地域公共交通計画や地域公共交通網形成計画など）の現状を共有
- ◎ 自家用車に頼ることのできない者（高齢者、高校生、観光客）の移動について、地域における課題（＝需要サイドの課題の洗い出し）

### ① 高齢者

例えば…

- ・実際にどのような移動をする際に困りごとがあるか。
- ・なぜ既存の公共交通が利用しづらいのか。
- ・どのような目的でどこからどこまで移動したいのか。また、その頻度は。

### ② 高校生

例えば…

- ・通学困難を理由に入学を断念せざるを得ない状況があるか。
- ・自家用車送迎による家庭への過度の負担があるか。
- ・ダイヤ、便数、待合環境等に関する不満はないか。

### ③ 観光客

- ・公共交通機関で来訪した観光客の県内公共交通に対する具体的な意見

## **2. 幹線公共交通ネットワークの構築について**

---

# 佐久地域の基本方針の検討（※構成イメージ）

## ①公共交通の位置づけと将来ネットワーク

### 【広域都市間連携軸／都市間・圏域間連携軸

〔長野～上田～佐久～軽井沢〕

佐久地域は首都圏や北陸圏を結ぶ大きな軸として北陸新幹線が走っており、地域を横断しています。軽井沢駅、佐久平駅の2つの新幹線駅を有することも大きな特徴といえます。また、東西の軸としては、新幹線に並行するしなの鉄道が県民の日常移動等を支えています。これら2つの東西軸については、運行事業者と連携しながら今後もサービスの維持、さらなるサービスの拡充に努めます。

### 【都市間・圏域間連携軸〔小諸～山梨県峡北地域〕】

地域を縦貫する南北軸として、小諸市から山梨県北杜市までを小海線がつないでいます。地域北部は県民の日常移動を支えるとともに、地域南部は八ヶ岳の山麓にもあたり、観光路線としての位置づけも備えています。運行事業者に対して引き続きのサービスの維持を求めるとともに、山梨県や沿線自治体とも連携しながら支援策を検討していきます。

### 【地域間連携軸＜幹線＞】

佐久市中心部から佐久市望月支所を経て立科町に至る中仙道線（佐久）は佐久盆地の南西部の鉄道から離れた地域をカバーする路線として重要な役割を果たしています。佐久地域唯一の地域間幹線系統路線であり、事業者や市町村と連携して今後も維持していきます。

### 【地域間連携軸＜準幹線＞】

市町村跨ぎの路線のうち、都市間・圏域間連携軸に接続する路線については、地域住民の生活を支える重要な路線であることから、準幹線と位置づけ、事業者や市町村とも連携しながら、維持に努めていきます。佐久地域においては、とくに立科町中心部がバスネットワークの要衝と位置づけられるほか、複数路線の集約を図る可能性も考えられることから、調整を進めていきます。また、都市間・圏域間連絡軸が通っていない南相木村、北相木村については、小海町中心部を地域交通拠点と位置づけ、結節を維持していけるよう両村とも連携していきます。

## ②具体的な路線と拠点の設定

左記の将来ネットワークについて、具体的な路線や拠点を以下の通り設定します。

区分	名称	位置づけ		具体的な路線・拠点	
軸	広域都市間 連携軸	・首都圏や北陸エリア など広域圏と連絡する軸	鉄道	・北陸新幹線〔JR東日本〕	
	都市間・圏域間 連絡軸	・隣接する県や県内の 他圏域と連絡する軸	鉄道	・しなの鉄道〔しなの鉄道〕 ・小海線〔JR東日本〕	
	地域間 連絡軸	幹線	・市町村間の移動を支える軸 ・地域内の交通拠点へのアクセスを担う軸	バス	・中仙道線〔佐久〕★ 〔千曲バス〕
		準幹線	・上記のうち、需要量の小さい軸	バス	・丸子線〔東信観光バス〕 ・中仙道線〔上田〕 〔東信観光バス〕 ・久保通線〔東信観光バス〕 ・南相木村営バス〔村直営〕 ・北相木村営バス〔村直営〕
拠点	広域拠点	・県の玄関口として全国の主要都市と接続	佐久市	・佐久平（駅周辺）	
	都市間・圏域間 連携拠点	・圏域間や市町村連携の拠点	軽井沢町	・軽井沢（駅周辺）	
			小諸市	・小諸（駅・市役所周辺）	
			佐久市	・佐久平（駅周辺）	
			軽井沢町	・軽井沢（駅周辺）	
	地域交通拠点	・各市町村内における交通結節点	佐久市	・中込（駅周辺） ・臼田（駅周辺） ・望月（支所周辺）	
			小海町	・小海（駅・町役場周辺）	
			川上村	・川上（村役場周辺）	
			南牧村	・海ノ口（駅・村役場周辺） ・野辺山（駅周辺）	
			南相木村	・南相木（村役場周辺）	
			北相木村	・北相木（村役場周辺）	
			佐久穂町	・佐久穂 （羽黒下駅・町役場周辺）	
			御代田町	・御代田（駅・町役場周辺）	
立科町			・立科（町役場周辺）		

★＝既存の地域間幹線系統

# 佐久地域における路線データ

前回会議資料のデータを一部更新し再掲したもの

対象路線			広域性			接続性		定期性	
No.	運行事業者 (委託先)	路線名	複数市町村を經由	広域 中心	運行 距離	フィーダー 系統との接続	鉄道駅との接続	定期運行 の有無	
1	千曲バス	中仙道線（佐久方面）	佐久市(旧佐久、旧望月)、立科町	2(3)	○	19.9	佐久市コミなど	6 佐久平駅	○
2	アルピコ交通	白樺湖・車山高原・霧ヶ峰線	茅野市、立科町	2(2)	○	26.2		茅野駅	○
3	東信観光バス	中仙道線（上田方面）	上田市、立科町	2(2)	—	13.4		大屋駅	○
4	東信観光バス	丸子線	丸子町、立科町	2(2)	—	11.9		—	○
5	南相木村（直営）	南相木線	南相木村、北相木村、小海町	3(3)	—	10.8		小海駅	○
6	北相木村（直営）	北相木村営バス	北相木村、小海町	2(2)	—	15.8		小海駅	○
7	東信観光バス	久保通線	佐久市(旧望月)、東御市(旧東部、旧北御牧)	2(3)	—	14.8		田中駅	○

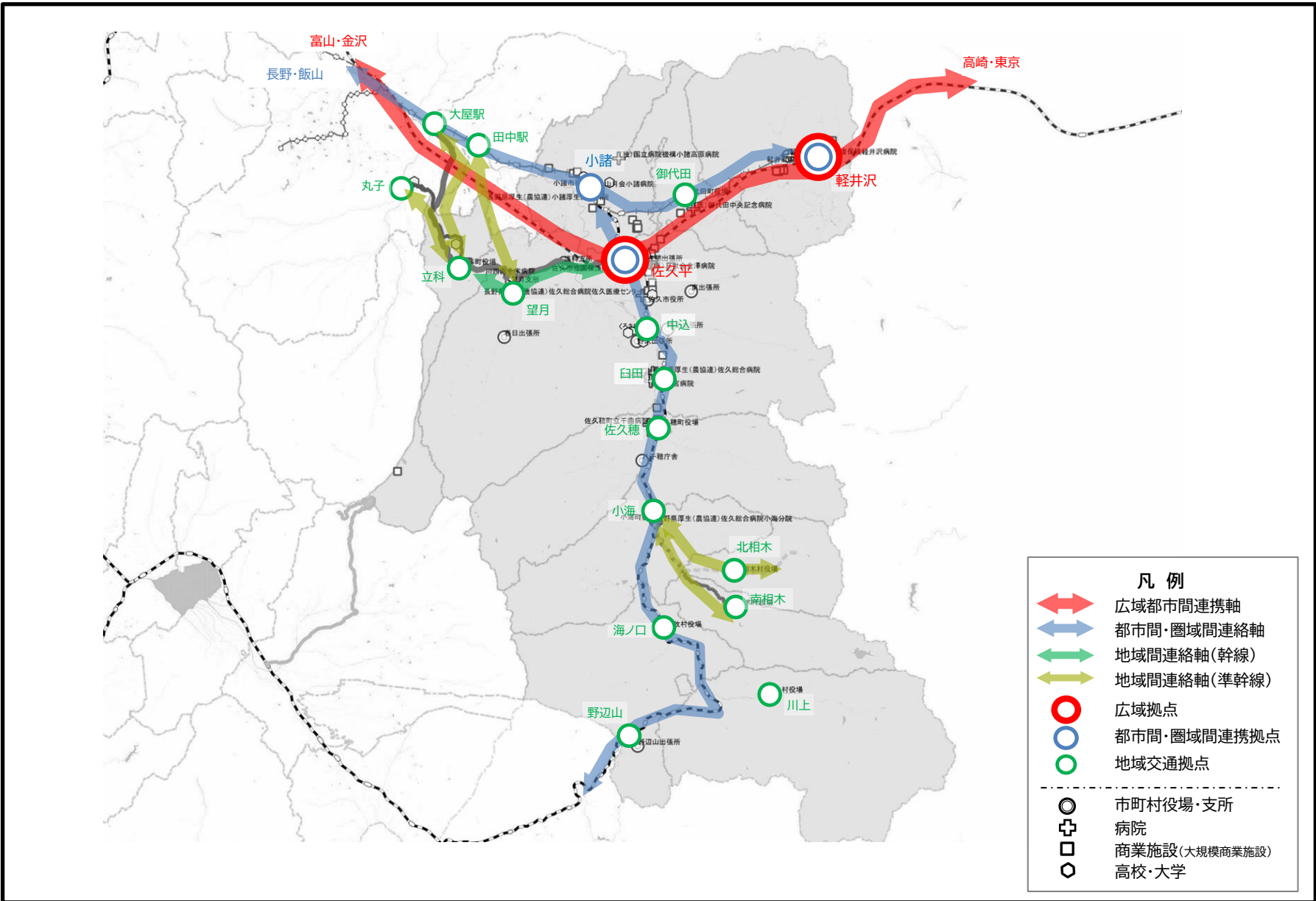
対象路線		機会性	目的多様性	移動需要	長距離利用		輸送量		沿線人口	収益性
No.	路線名	運行 便数	複数目的	OD間 トリップエンド	平均 乗車キロ	平均 乗車密度	輸送量	年間 利用者数	300m 勢圏域人口	収支率
1	中仙道線（佐久方面）	9.2	○	21,596	10.5	4.6	42.3	59,693	9,419	60.2%
2	白樺湖・車山高原・霧ヶ峰線	3.5	○	26,381	18.0	6.8	23.8	28,384	7,225	43.7%
3	中仙道線（上田方面）	9.5	◎	25,053	5.1	0.6	5.7	10,138	4,951	16.4%
4	丸子線	5.5	◎	1,879	5.5	0.9	4.9	6,758	4,410	25.6%
5	南相木線	10.0	○	2,011	7.4	3.8	38.5	14,391	2,222	0.9%
6	北相木村営バス	12.5	○	1,159	4.6	0.4	5.5	3,650	2,133	5.0%
7	久保通線	4.0	—	15,268	14.1	0.9	3.6	1,790	1,590	5.9%

※事業者系路線は各運行事業者から提供を受けた5ヶ年データのうち、コロナ禍前のR1のものを採用

※コミュニティ系路線：平均乗車キロ、乗車密度、輸送量はR3乗降調査のデータを入力、その他の項目はカルテ業務の実施年度の値を入力



# 佐久地域の基本方針の検討（ネットワークと拠点イメージ）



## ◎ 各地域における拠点設定と拠点間の移動手段の検討

- ① 広域都市間連携軸、都市間・圏域間連絡軸、地域間連絡軸（幹線・準幹線）の位置付け、具体的な路線について確認
- ② 都市間・圏域間連携拠点（圏域間や市町村連携の拠点）の位置付け、具体的な拠点について確認
- ③ 地域交通拠点（各市町村における交通結節点）の位置付け、具体的な拠点について確認

# 今後のスケジュール（案）

	R3年度					R4年度											
	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
全体会議	第1回 (11月16日)				第2回 (3月23日) (調査結果速報、計画の方向性)							第3回 (10月20日)		第4回 (計画案)	パブリックコメント		第5回 (計画案承認)
地域別部会			第1回			第2回 (調査・分析結果、計画の方向性等)					第3回 (路線の在り方の検討等) ※上中旬		第4回				



必要に応じて関係者打合せ